200.000 COPIE
GRATIS AI SOCI

Che cosa dice il *"TIMES"* di Londra sulla Vettura Automobile KING

La più efficace raccomandazione, non sollecitata, gratuita, inottenibile a prezzo d'oro, giammai accordata ad un'automobile è comparsa sul più potente giornale del mondo.
In un articolo di un'intera colonna pubblicato nel Times di Londra *del 13 Marzo 1920, nel quale si considerava la «prossima invasione» delle vetture americane, contro cui l'industria inglese deve lottare, era detto:*

Il costruttore americano manda innanzi l'avanguardia, il fiore della produzione, forse una sola mezza dozzina di marche.

La KING è messa in testa nell'elenco delle vetture da esaminarsi e così il Times *ne scrive:*

Questa vettura è notevole per la sua potenza.
Certe vetture policilindriche mentre posseggono, come è naturale, un grado notevole di elasticità, difettano spesso di vero slancio. È un fatto evidente che i costruttori delle prime sei cilindri dovettero affaticarsi più lungamente che i primi costruttori delle quattro cilindri per assicurare alle loro vetture un grado ragionevole di efficienza. La KING tuttavia si è addimostrata piacevolmente docile. Si accelera con grande rapidità e mantiene le alte velocità senza sforzo. Una caratteristica del comando dell'ammissione e l'esistenza accanto alla scala normale di una scala straordinaria. Si abbassa il pedale fino a un certo punto e questo è sufficiente in circostanze normali. Se si richiede uno sforzo repentino esigente un supplemento di forza motrice si abbassa il pedale oltre l'arresto della scala normale, e la vettura si slancia con novella vigoria.

In salita si comporta eccellentemente. Una salita di media pendenza non eccedente il 16 per cento può venire attaccata senza sforzo in seconda. Una salita con pendenza non eccedente il 10 per cento può venir sormontata in terza. Sia in seconda che in terza coll'ammissione aperta completamente, il motore non fa che pochissimo rumore. Il motore è ben equilibrato e non si è potuto constatare un periodo vibratorio sensibile.

La sospensione è assolutamente perfetta ed equilibrata. La marcia della vettura potrebbe poi venir ancora migliorata applicando degli ammortizzatori. Tiene assai bene la strada ed in caso di necessità si può tentare senza pericolo una svolta a grande velocità. Casi simili non sono molto frequenti, ma quando si seguono strade in salita con frequenti tourniquets è di grande vantaggio l'evitare eccessivi rallentamenti nelle svolte. Ciò fra l'altro, eliminando le brusche riprese, comporta un risparmio di gomme.

La carrozzeria è accuratissima. Le imbottiture offrono la massima comodità. In molte vetture americane i sedili sono collocati troppo alti per il gusto inglese ed i passeggeri restano esposti alle correnti d'aria. Nella KING la disposizione della carrozzeria è quasi del tipo europeo per il suo comfort. La finitura è per ogni riguardo buona e l'aspetto generale della vettura è attraente. Il comfort di colui che la conduce è assicurato nei minimi dettagli, sopratutto mediante l'installazione di una lampadina d'ispezione collocata sullo schienale dei sedili anteriori e che può essere trasportata in qualunque punto della vettura.

Questa è provvista pure di un accessorio che non dovrebbe mancare nella dotazione di alcuna vettura ben equipaggiata, una pompa per pneumatici azionata dal motore, non semplice appendice, ma facente parte integrale dello chassis. Vengono forniti i soliti istrumenti sul quadro, tutti di qualità eccellente.

La vettura è provvista naturalmente di dispositivo elettrico per la messa in marcia. La capote, con tutte le tendine a posto, consente, diremmo quasi, la trasformazione del torpedo in una vera e propria vettura chiusa.

Al livello attuale di prezzi la KING dovrebbe risultare un buon acquisto. È solida, ben concepita e robustamente costruita. Veloce ed elastica nella andatura, è facile a condursi ed è di aspetto attraente. La sua forza calcolata è di 28 HP ma evidentemente la sua potenza effettiva è molto maggiore. È una vettura che deve essere presa in seria considerazione come una rivale delle nostre della medesima classe.

VETTURA DA TURISMO	7 posti
FOURSOME	modello sport a 4 posti
ROAD-KING	vettura da corsa a 2 posti
LIMOUDAN	Limousine e Sedan combinata

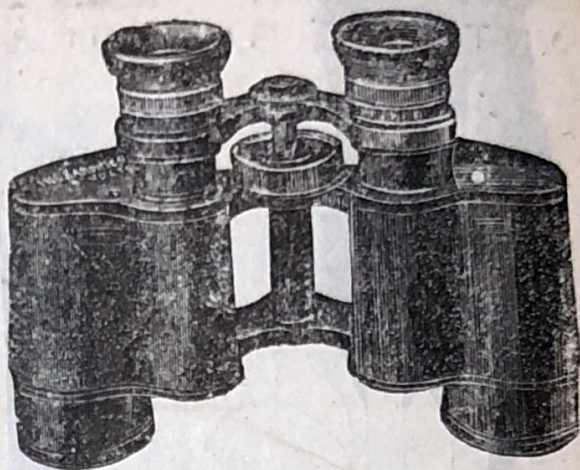
Il Direttore del Reparto Esportazione della KING, Signor W. R. Vogeler, si troverà in Europa nei mesi di Settembre, Ottobre e Novembre. I rappresentanti di automobili desiderosi di diventare concessionari della KING sono pregati di rivolgersi allo stesso Signor Vogeler, Grand Hotel, Parigi, Francia.

KING MOTOR CAR COMPANY

Reparto d'Esportazione: 152 West 72d Street, New York, S. U. A.

"SIRIO"

Saponi profumati e Profumerie
Acque da Toilette
Saponi da bucato e per Industrie

PER CALZATURE DI LUSSO

CANNOCCHIALI PRISMATICI

a diversi ingrandimenti

LA "FILOTECNICA„ Ing. A. SALMOIRAGHI
MILANO - ROMA

Negozi di Vendita: MILANO - Ottagono Gall. V. E.
ROMA - Piazza Venezia, 12

MATERIALE PER CAPOTE

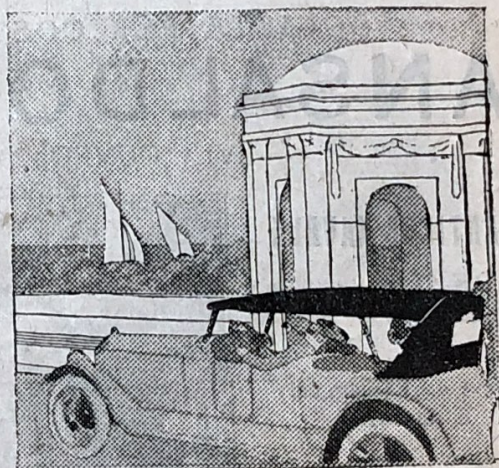
TRADE **NEVERLEEK** MARK

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

DETROIT, Mich. - **BOSTON** - FRAMINGHAM, Mass.

Il materiale NEVERLEEK dura quanto la vettura.
Questo materiale è garantito dai suoi fabbricanti per la resistenza alle intemperie anche durante lunghi anni di servizio in tutti i climi. Esso ha le qualità necessarie per sottostare ai ripetuti piegamenti e spiegamenti senza far grinze, la forza per sostenere i vetri dei finestrini senza piegarsi e la flessibilità per seguire linee aggraziate. Con questi pregi è quindi facile comprendere perchè, nonostante il suo prezzo un po' elevato, il NEVERLEEK sia stato scelto dalla maggioranza dei costruttori di automobili di lusso come il materiale **modello** per capote. Per la stessa ragione i buoni fabbricanti di capotes raccomandano ovunque il Neverleek per ricoprire le capotes delle automobili usate.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA
PAOLO CASALOTTO = TORINO
Via Principi d'Acaia, 20

Fabbricanti di Automobili che impiegano il "NEVERLEEK"

AMERICAN
BELL
LIDDLE
BOUR-DAVIS
CHANDLER
CLEVELAND
CLYDE
COLUMBIA
COMET
CRAWFORD
CUNNINGHAM
DANIELS
DORRIS
DU PONT
ELGIN
ELCAR
FRANKLIN
GLIDE
GRANT
HANSON
HATFIELD
HAYNES
HOLMES
HUPMOBILE
JORDAN
KING
KLINE
LEXINGTON
MARMON
MC FARLAN
MAIBOHM
MITCHELL
MOON
MOORE
NATIONAL
OWEN-MAGNETIC
PAIGE (Essex, Larchmont)
PAN-AMERICAN
PEERLESS
PIEDMONT
ROAMER
ROVER (England)
STANDARD
STEARNS-KNIGHT
STEPHENS
STUTZ
TEMPLAR
VELIE
WESTCOTT

SOMMARIO **SETTEMBRE 1920** — Le pubblicazioni sociali in corso. — La Galleria Vittorio Emanuele a Cima Grappa, *G. B.* — Una città del Rinascimento: Pienza, *Can. B. Mannucci.* — Nazionalismo Eritreo e Bottoni italiani, *L. R.* — I Celti in Lunigiana, *M. Giuliani.* — Note tecnico commerciali. — Informazioni. — Elenco dei Soci fondatori, benemeriti, vitalizi, quinquennali, annuali.

Direzione: Dott. GIOVANNI BOGNETTI, Consigliere Delegato alla Rivista. — Dott. LUIGI RUSCA, Redattore Capo.
MILANO, CORSO ITALIA, 10.

ANNO XXVI - N. 9. GRATIS AI SOCI DEL TOURING SETTEMBRE 1920.

TOURING CLUB ITALIANO

La quota annua d'associazione al Touring Club Italiano è di L. 10 per l'Italia, di L. 12 per l'estero, oltre la tassa d'ingresso di L. 2. — La quota vitalizia è di L. 150 per l'interno, di L. 175 per l'estero.

LE PUBBLICAZIONI SOCIALI IN CORSO

La **Guida delle Tre Venezie,** la pubblicazione alla quale il Touring lavora indefessamente da tre anni, è ormai prossima a veder la luce. Essa consterà di due ricchi volumi, di complessive 1200 pagine, illustrati da oltre una settantina di carte, piante topografiche, interni di edifici ed è costata un ingente sforzo finanziario per il Sodalizio. Un milione e cento mila lire di carta, 800.000 lire di legatura, 100.000 lire per le carte, un cifra fantastica per la composizione e stampa!...

La gratuità assoluta essendo impossibile, è stato fissato un concorso da parte dei Soci nella misura minima possibile e non obbligatorio (cioè si può rinunciarvi, rinunciando alla Guida).

Il concorso è fissato in L. 3,75 per volume.

Nel concorso è compresa la quota della *rilegatura in tela ed oro* e la *raccomandazione postale.*

La Guida essendo riuscita tale da formare non uno ma due ricchi volumi, il primo viene attribuito ai Soci del 1920, il secondo a quelli del 1921. Però anche questo verrà messo insieme all'altro a disposizione di chi lo vorrà subito, s'intende per tutti quelli che, desiderandolo ora, anticiperanno la quota 1921.

I Soci **annuali** in regola col pagamento della quota 1920, dovranno dunque spedire:

L. 3,75 per avere il primo volume della Guida delle Tre Venezie;

L. 17,60 per avere i due volumi della Guida, cioè L. 7,50 di concorso più L. 10,10 che verranno messe in conto quota 1921.

I Soci **quinquennali** con scadenza a fine 1921 e oltre e i **vitalizi** che hanno pagato il supplemento della quota, per avere i due volumi suddetti verseranno solo L. 7,50.

I Soci ritardatari che cioè non hanno ancora pagato la quota del 1920 per regolarizzare la loro posizione dovranno inviarci:

L. 10,10 (quota 1920) più L. 3,75 per ricevere il primo volume Guida delle Tre Venezie: in totale L. 13,85 o preferibilmente:

L. 10,10 (quota 1920) più L. 17,60 per ricevere i due volumi Guida Tre Venezie (anticipando così la quota 1921): in totale L. 27,70.

La spedizione si farà in ordine di ricevimento del supplemento.

L' **Atlante Stradale.** La distribuzione dei primi 8 fogli dell'Atlante Stradale è ormai a buon punto: ad 80.000 Soci fu già spedita la collezione; un secondo blocco di 50.000 sarà pronto a giorni. Le spedizioni avvengono unicamente in ordine di prenotazione.

LA GALLERIA VITTORIO EMANUELE
A CIMA GRAPPA

Quanti nomi di luoghi parevano condannati dal destino a perpetua oscurità se il faro sanguigno delle guerre non fosse venuto a illuminarli di una sua tragica luce! Paeselli come Walmy, Waterloo, Solferino che avrebbero vegetato sonnacchiosamente nella pace dei campi; stretti passaggi tra le colline e il mare, come le Termopili, o sulla cresta delle Alpi come il col dell'Assietta; fiumicelli poveri d'acque: la Mosckowa, il Volturno; golfi sprofondati nelle coste: Lepanto; promontori rocciosi: Trafalgar; nessuno li ricorderebbe se non fossero associati dalla fama a battaglie talvolta decisive nella storia d'un popolo o della stessa umanità. Per altri, come Adrianopoli, Verdun, Custoza, la Marna le memorie si sovrappongono e si confondono: il teatro della vittoria Visigotica nel 378 dà il nome al trattato che segna l'indipendenza greca nel 1829; la «vile città di confettieri» del 1792 diventa il baluardo incrollabile della Francia nel 1916; là dove nel 1848 le sorti dell'Italia avevano piegato, tracollano ancora nel '66; e, per converso le rive di quel fiume che avevano arrestato nel 451 la marcia distruttrice di Attila vedono nel 1914 stroncate le orgogliose speranze di chi pareva averne ereditato lo smisurato orgoglio e la spietata ferocia.

L'ultimo immane conflitto europeo ha dato la notorietà a un grandissimo numero di luoghi, che ne erano privi, e a molti ha donato fama immortale. Per limitarci all'Italia, si può affermare con sicurezza che, prima del 1915 ben pochi di noi avevano sentito parlare del Col di Lana e del Passo di Buole, del Sabotino e dell'Hermada, di Zenson e del Montello. Il caso più caratteristico è quello del «Monte Nero» la cui denominazione è dovuta a una falsa interpretazione dello slavo Krn (pr. Kern), scambiato con un Crn (pr. Cern), che realmente significa nero. Quando si volle rettificare l'errore, ripetuto più volte nei comunicati del Comando, era troppo tardi; e nella polemica che vi si accese intorno, giustamente osservava il Barzini che la falsa denominazione era ormai indistruttibile, insostituibile; perchè quel nome è stato pronunziato più volte in tre mesi che l'altro in tre secoli, e rimarrà legittimato dalla storia, battezzato dal sangue.

Ma di tutti questi nomi, prima ignoti o mal noti, uno è particolarmente destinato a restare nella memoria degli italiani: quello del monte su cui parve un giorno affermarsi tutto l'eroismo della nostra stirpe e l'esercito nostro avvinghiarvisi colla disperata tenacia del naufrago che giunge a toccare lo scoglio affiorante tra le onde tempestose: il nome del monte Grappa.

Intorno ad esso si polarizzarono per un momento l'ansia della nazione e la fede nei destini d'Italia. La fama dell'inviolata cima si stese al di qua e al di là delle linee nemiche: fu grido di resistenza dei difensori, suprema speranza ai pavidi, conforto agli oppressi.

NELLA NEVE DEL GRAPPA: CANNONIERA IN AZIONE.

L'anima del popolo, che esala in forme metriche non impeccabili ma efficaci di spontaneità i sentimenti collettivi, cantò allora:

Monte Grappa, tu sei la mia patria
Sei la stella che addita il cammino
Sei la gloria, il volere, il destino
Che all'Italia ci fa ritornar.
O montagna, per noi tu sei sacra
Giù di lì scenderanno le schiere
Che irrompenti a spiegate bandiere
L'invasore dovranno scacciar.

Ma chi non è salito a Cima Grappa non può formarsi un esatto concetto della suprema importanza che quel baluardo assunse un giorno nei destini d'Italia. Bisogna da quella vetta veder scorrere all'ovest la Brenta e all'est il Piave, l'una e l'altro nel tratto che precede immediatamente il loro sbocco nella pianura, agognata mira dell'esercito austriaco: bisogna aver la sensa-

VERSANTE NORD DEL GRAPPA CON GLI SBOCCHI DELLE CANNONIERE, PIAZZOLE PER MITRAGLIATRICI E OSSERVATORI.

zione dell'immediata vicinanza dell'Asolone, del Col della Berretta, del Pertica e un po' più in là il gruppo del Col dell'Orso, formidabili posizioni occupate dal nemico, che battevano in breccia l'indistruttibile riparo; foggiarsi nella fantasia la visione del giorno in cui, conquistata quella cima, le orde che avevano desolato le terre sottostanti nella conca di Alano e di Quero, si sarebbero abbattute sulla cittadetta di Bassano, già oggetto di quotidiani bombardamenti e da essa avrebbero potuto distendersi a ventaglio per le grandi belle strade del Veneto, puntando su Vicenza, su Padova, su Verona, tagliando la strada ai difensori del Piave; una nuova Caporetto, orrori e sciagure senza limite.

La visione dovette certo delinearsi nella mente dei nostri soldati, perchè la resistenza che essi opposero lassù fu addirittura sovrumana.

Pur troppo non tutti i segni di codesta resistenza offrono ancora la loro testimonianza visibile a chi ascende quell'erta con sentimento di religiosa venerazione. Reticolati, trincee, baraccamenti, teleferiche; tutte le risorse in cui fece l'estrema prova la genialità inventiva del nostro popolo di lavoratori, sotto la guida di tecnici esperti o improvvisati, son scomparsi o sopravviveranno per poco. Resteranno almeno, inviolati e sacri, i cimiteri di guerra? Il grido d'allarme gettato dall'on. Curti e raccolto dal periodico del Touring, *Le Strade* (fasc. di giugno 1920), ci fa temere che anche la magnifica camionabile Romano Alto-Cima Grappa (26 km. di lunghezza, 5,5 di larghezza, pendenza massima 8 %), che è l'arteria principale del sistema e si svolge con infinite eleganti curve sulla ripidissima parete sud del monte; quella che giustamente il deputato di Vicenza chiama la *Via Sacra d'Italia,* sia in procinto di rovinare irreparabilmente. Ma quando pur ciò fosse, resti almeno il più meraviglioso lavoro che mani italiane abbiano compiuto per la salvezza del paese: la galleria Vittorio Emanuele, di Cima Grappa.

Il Grappa culmina in un massiccio di forma oblunga, un vero bastione naturale di roccia. Darvi la scalata poteva essere per i nemici ardua ma non impossibile impresa: difenderlo dalla cresta, esposta alla concentrazione di centinaia di batterie, sarebbe costato enormi e forse vani sacrifici. Bisognava farne una fortezza dalle mura inattaccabili anche agli obici più mostruosi, un nido di osservatorî atti a spiare tutte le mosse del nemico, un riparo inviolabile per le nostre artiglierie. Fu l'opera d'una schiera di ufficiali e di soldati, al comando d'un uomo la cui ampia quadrata persona par simboleggiare la forza, la tenacia e l'intelligenza: il colonnello Gavotti.

La galleria V. E. misura sull'asse principale (i dati ci son forniti dall'architetto tenente Aristide Malinverni) circa 3 km.; a

LA CASERMA MILANO A CIMA GRAPPA, APPENA FUORI DALLA GALLERIA. IN ALTO I BARACCAMENTI E LA CRESTA DEL MONTE.

sinistra e a destra, ogni ventina di metri, vi si aprono altri bracci di gallerie da 10 a 200 metri di lunghezza, che raggiungono i diversi sbocchi formati da feritoie, osservatorî, appostamenti di mitragliatrici, camere con piazzuole speciali per la posa di intiere batterie, collegate queste con altri bracci di gallerie per depositi di munizioni, dormitorî per soldati, ecc.

Insomma il totale del perforamento è di 7 km. di galleria, scavata da un estremo all'altro di Cima Grappa, fino a raggiungere lo sperone verso il monte Pertica. È alta m. 2,50, in talune parti anche tre metri, con un diametro da 1,80 a 2,50.

Si possono calcolare circa 40.000 metri cubi di roccia scavata con 24 gruppi di perforatrici.

L'ingresso della galleria è al termine della camionabile già citata, la Romano-Grappa. È formato da una piccola esedra che si unisce alla porta di forma rettangolare; sopra questa una targa in pietra con inciso: Galleria Vittorio Emanuele e la data dell'inizio dei lavori, novembre 1917. Ma si può entrare nella Galleria anche dalla Caserma Milano, costruita poco più sotto, anch'essa in profondità di roccia, sicuro ricovero per un battaglione e forse più di soldati.

L'armamento era formidabile: 100 bocche da fuoco di calibro 75, 105 e 65 da montagna, 60 mitragliatrici che spararono continuamente ai diversi obbiettivi. Erano installati ventilatori speciali per togliere il gas prodotto dai continui spari.

A tutte le feritoie e agli sbocchi erano applicate tende speciali contro i gas asfissianti che mandavano i nemici; e sull'orifizio era accumulato del combustibile che, acceso al momento opportuno, creava una corrente d'aria calda che portava in su, prima che entrassero nella galleria, le ondate mefitiche. Due serbatoi dell'acqua proveniente per mezzo di tubazioni dal fondo di Val delle Mura fornivano il fabbisogno per tutti i servizi idrici: il deposito di viveri era capace di 40.000 razioni: circa 1500 uomini potevano trovare alloggiamento nell'interno.

Nell'alto delle gallerie erano distribuite centinaia di fili telefonici che servivano di trasmissione dai diversi osservatorî alle batterie situate nelle zone dei monti vicini: essi andavano a collegarsi a 13 centralini.

Chi visitò la galleria poco prima dell'offensiva che ci condusse alla vittoria finale non dimenticherà mai lo spettacolo offerto dallo splendido panorama che si presentava da tutte le imboccature, nè quello ancor più suggestivo della continua animazione che si svolgeva in tutti i meandri, illuminati scarsamente dalla luce elettrica. Passavano innumerevoli drappelli che trasportavano il materiale bellico alle prime linee, senza che il nemico se ne accorgesse, interi reggimen-

IL COLONNELLO GAVOTTI, COSTRUTTORE DELLA GALLERIA DEL GRAPPA, RICEVE UNA COMMISSIONE DEL TOURING RECANTE DONI AI SOLDATI.

ti che si recavano ai posti avanzati senza servirsi della micidiale mulattiera, dove si era facile bersaglio dei colpi nemici. Continuamente si operavano i cambi agli osservatori e alle batterie. E intanto le perforatrici seguitavano nel loro lavoro alternando ai rombi delle cannonate lo stridore delle punte che mordevano la roccia. Una scena dantesca, della prima cantica, s'intende. Ma ciò che più meravigliava i visitatori (e furon molti, e tra essi le principali missioni estere) era la brevità del tempo in cui il ciclopico lavoro fu compiuto: meno che dieci mesi, in mezzo a difficoltà d'ogni genere, create dalla natura e dagli uomini.

Eppure, uscendo di là, il pensiero correva a qualche cosa di ancor più mirabile: a quei primi reparti della 4ª Armata, giunti lassù al principio di novembre, in preda alla stanchezza e allo scoramento della ritirata, esposti a tutte le inclemenze della stagione, alla neve, alla tormenta; decimati dalle incessanti, rabbiose raffiche d'artiglieria, senza ripari e senza ricoveri.

I GENERALI CANEVA E GIARDINO DI FRONTE ALL'IMBOCCO DELLA GALLERIA VITTORIO EMANUELE.

Ognuno di quegli uomini che allora compirono silenziosamente, tenacemente un dovere che confinava col più puro eroismo meriterebbe di essere ricordato dalla storia. Essi avevano assunta per sè la fiera divisa degli alpini: « Non si passa! ». Ma qualche mese dopo, quando una rappresentanza del Touring andò a rendere omaggio a quei valorosi, la divisa si era allungata con la fatidica promessa: « Passeremo noi! ».

....E passarono.

G. B.

UNA CITTÀ DEL RINASCIMENTO
PIENZA.

NEL PALAZZO PICCOLOMINI.

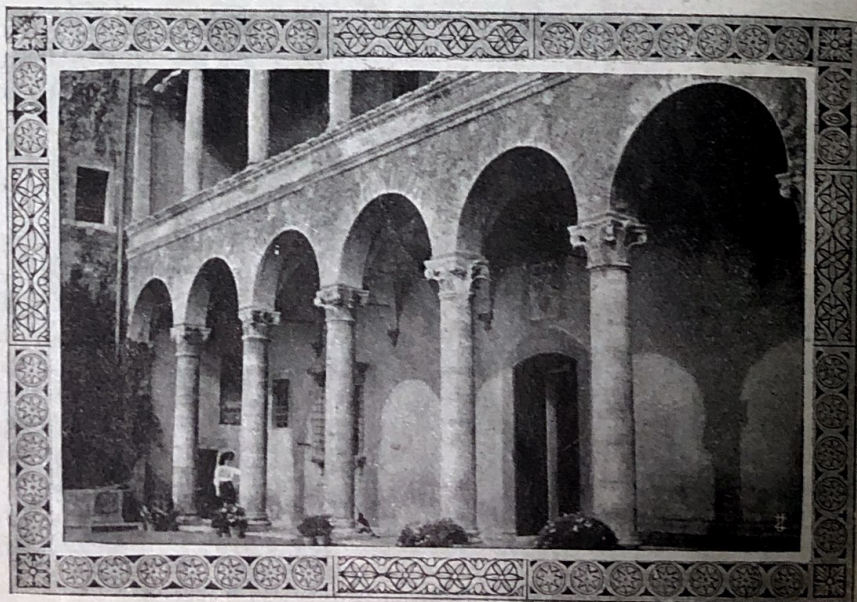
Chi sente profondamente il bello artistico prova un senso di piena e viva compiacenza se capita d'improvviso in uno di quegli angoli deliziosi della provincia senese, dove per singolari circostanze storiche si sono sviluppate e tuttora si conservano speciali manifestazioni d'arte, tutte velate dalla stessa patina del tempo e che rispondono ad un'armonia non cercata coscientemente da un solo artista, ma prodotta spontaneamente dalle cose belle, da tutta una gente, per due o tre secoli felici.

Proprio da questi luoghi un po' sconosciuti si leva la nota più alta della storia italiana, e si capisce come l'ampliarsi ed il crescere in potenza, in ricchezza ed in gloria delle città maggiori non sia stato mai a danno delle minori, le quali e nella vita politica, battagliera e discorde, e nell'arte fiera e gentile spiegarono sempre in proporzione la meravigliosa attività che manifestavano allora tutti gli italiani.

Pienza, la città che porta il nome del papa umanista Piccolomini, è una di queste graziose e storiche cittadine. Posta in cospetto del monte Amiata, gode la vista di uno dei più ameni paesaggi d'Italia, ed offre davvero uno spettacolo completo ed intimo di schietta arte toscana del Rinascimento ma con un'impronta tutta sua propria.

La storia vera dei monumenti pientini e del pensiero da cui essa procedette si chiarisce meglio rievocando la figura di Enea Silvio Piccolomini: se il Quattrocento ne può avere delle più abbaglianti, non ne ha certo delle più complesse e degne di maggiore studio. Infatti se Pio II a Siena, restìa ad accogliere le forma nuove, patrocina il coronamento della cappella esterna del pubblico palazzo con il progetto dell'Alberighi, fiorente di decorazioni naturaliste, a Pienza cerca di conciliare l'organismo del gotico medioevale colla leggiadrìa linea pagana e della mistica arte senese, chiamando i migliori artefici ad ornare la nascente città.

A Pienza, sulla piazza che raccoglie i soli edifici costruiti da Pio II, la Cattedrale, il Palazzo pontificio, quello pubblico e vescovile con la Canonica, non sono più le severe concezioni dell'arte romanica, che vi raccolgono la mente in indagini filosofiche, in pensieri sublimi di ideali e di grandezze! Tutto il sorriso del Rinascimento si manifesta sulla facciata della cattedrale: sono stemmi con i nastri svolazzanti racchiusi da ghirlande di frutta e di fiori; sono graffiti tricromi o monocromi sul fondo dalla tinta azzurrognola. Insomma tutta quella impronta spiccata d'italianità sul fondo delle idee artistiche classiche, che è la caratteristica del Rinascimento, appare a Pienza con gli esempi più eloquenti. La cattedrale, per riportarsi al monumento principale in cui è più chiara questa fisionomia, ha tutta la maestà di linee di un tempio greco.

Sobrii capitelli ionici sorreggono delle sagome di una purezza e di una semplicità impressionanti; ma in mezzo a questa severità di linee appare sempre l'idea gentile,

LOGGIATO DEL PALAZZO PICCOLOMINI.

PALAZZO PICCOLOMINI.

che alla severità imponente associa un palpito di leggiadria.

Un'altra caratteristica della Rinascenza locale è il colore meraviglioso dei monumenti: esso in parte è dovuto all'azione benefica del tempo, ma in parte anche al sano criterio di scelta del materiale.

***

Le varie vicende alle quali è andata soggetta questa piccola città durante il periodo della guerra di Siena (1553-1555), le scorrerie delle soldatesche di Carlo V nel 1536 e delle truppe francesi nel 1559 non ne hanno affatto alterato il carattere: in ogni sua parte essa conserva quasi un segno di giustificato orgoglio i ricordi di quel periodo di ricchezza, di splendori, breve sì, ma glorioso.

Le moderne esigenze della vita, il movimento, l'attività industriale di due miniere lignitifere non hanno ancora recato alterazioni troppo rilevanti alla caratteristica città toscana, e il visitatore, il critico d'arte possono senza fatica studiare i ricordi più importanti del primitivo suo stato.

La porta principale detta «al Murello» prospetta il Corso, ossia la via Vittorio Emanuele, la strada principale della città, fiancheggiata da altre viuzze — *via della Fortuna, dell'Amore, del Bacio, via Buia* — da palazzetti, da ben fornite botteghe, da decorose abitazioni, che sotto lo scialbo nascondono le forme severe ed eleganti della loro originaria costruzione e leggiadrissimi graffiti, molti dei quali solo oggi riappaiono alla luce. Uno degli edifici più importanti è la palazzina di A. Barbi attigua all'albergo *La Letizia,* restaurata nel 1905 con buoni criterî artistici, che serba nelle finestre trilobate delle decorazioni di un interesse tutto speciale. Nella stessa via è da notarsi il palazzo oggi Newton, che conserva dell'antico bellissimi graffiti, finestre rettangolari colla crociera di travertino e tre magnifici stemmi in pietra del Cardinal Papiense, Giacomo Ammannati, che lo aveva fatto costruire nel 1462.

A metà della via riuniti su di una piazza sorgono il Palazzo Piccolomini, la Cattedrale, il Palazzo Vescovile, il Palazzo pubblico.

Il palazzo di Pio II ha memorie che oltrepassano i modesti confini della cronaca familiare. Ricorderemo tra le tante quelle di Enea di Giacomo e della pupilla sua, di poi famosa etèra, Tullia d'Aragona, e di quell'altro Enea, a cui l'amore della libertà patria fece ordire in Pienza la famosa congiura che cacciò da Siena il 3 agosto 1552 l'odiata guarnigione spagnuola, occasionando la epica lotta, che fu il più splendido episodio della lunga guerra combattuta in Italia tra la Francia e l'Impero nel secolo XV. Nè può dimenticarsi quell'Alfonso, gentiluomo bandito, guidatore di masnadieri, grato a Bianca Cappello, che Pienza accoglieva al grido di *« Viva le lune, abbasso le palle! »*, ma che il granduca Ferdinando I il 16 marzo 1591 ordinava s'impiccasse in Firenze alla finestra del palazzo del Bargello, usandogli il ri-

LA CATTEDRALE.

guardo di farlo appendere per la gola in considerazione della nobiltà della famiglia e della ventiseenne età.

Sembra che il palazzo non sia stato incominciato prima del 1459, nel quale anno Pio II, passando da Roma per Pienza recandosi a Mantova, al Concilio intimato per la spedizione dell'Armata cristiana a Costantinopoli, commise a Bernardo Gamberelli detto il Rossellino la costruzione delle nuove fabbriche.

Il grandioso edificio è quasi quadrato. I muri all'esterno sono di pietra tufacea, a bozze accuratamente levigate con un'incanalatura agli orli, che vanno diminuendo di grandezza ad ogni piano.

Il pian terreno ha pilastri di stile dorico; gli altri due piani, di stile corinzio; le bifore di questi, coll'architrave, piano, son divise da colonnette e hanno la crociera in travertino: questa disposizione ricorda vivamente il palazzo Rucellai a Firenze.

VERGINE E SANTI DI MATTEO DI GIOVANNI.

Di finezza grande è la cornice in travertino che gira intorno al palazzo. In basso si vedono anelli di ferro, destinati a sostenere le fiaccole e gli stendardi, ed in ogni angolo spicca

lo stemma Piccolomini: d'argento, croce azzurra con cinque mezze lune dorate. Il Palazzo racchiude un cortile quadrato con quattro colonne per lato di bellissime proporzioni e dai ricchi capitelli. L'interno è dipinto meravigliosamente: ha edici finestre ed un fregio con medaglioni, ornamenti, ghirlande che riuniscono gli stemmi di grande effetto e che ci ricorda quello del palazzo Riccardi a Firenze. La eleganza quattrocentesca della costruzione appare nella vastità e magnificenza delle sale, nei soffitti in legno a cassettoni, nella varietà delle mensole ove riposano le travi, nelle porte, negli adorni camini, nel ricco corredo d'armi, di mobili, di stoffe, di quadri e di ricordi che attestano lo splendore di un glorioso passato.

IL PALAZZO VESCOVILE.

Con la pompa del palazzo armonizza un bel loggiato, aperto a tre piani sopra un giardino di bossolo, di lauro e di rose, nel quale s'ammira una cisterna ricca di bassorilievi e si gode una splendida vista. « Si capisce benissimo — dice il Müntz — come il fondatore di Pienza abbia sfidato questo clima per venirvi e saziarsi di tale grandioso spettacolo e ritemprarsi in simili impressioni, forti ed aspre ad un tempo ».

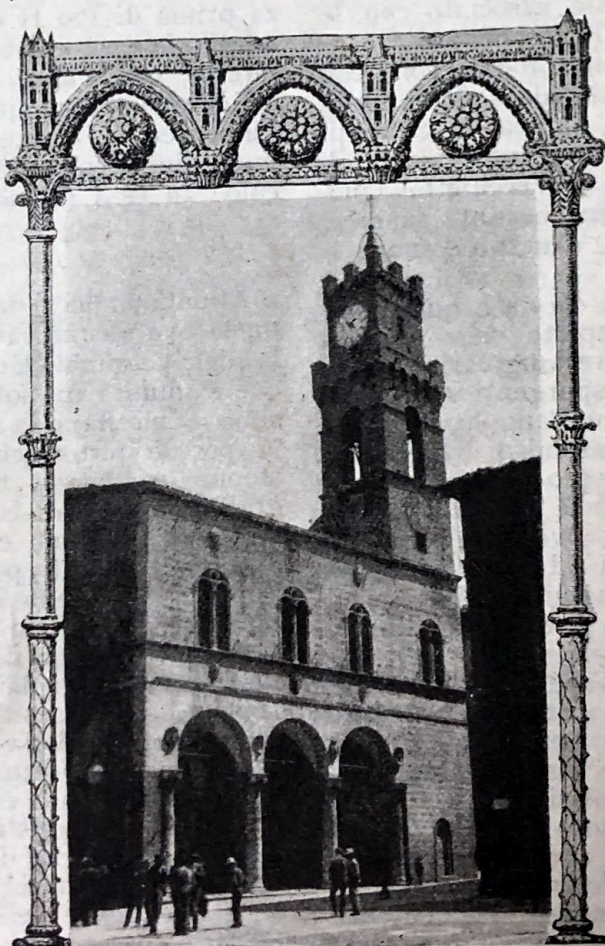
Pio II donò il palazzo di Pienza ai suoi nepoti nel 1463.

Dinanzi al palazzo, come a contrasto di gentilezza con la forza, sorge in un angolo il pozzo, delizioso nella esecuzione semplice ma perfetta, condotta su disegni del Rossellino. Sono due colonne corinzie che sorreggono un architrave a duplice cornice; tra esse, su due gradini circolari, è la vasca leggermente rigonfia, decorata di fine scanalature e di ovuletti.

A pochi passi sorge l'antica residenza dei Priori: costruzione non gigantesca colla facciata adorna di graffiti e degli stemmi in pietra dei varii podestà che vi hanno dimorato. La torre, dalla doppia merlatura quadra, si alza in tutta la sua snellezza sopra il resto della costruzione, che ha quattro leggiere bifore ben distanziate fra loro, posanti tre su archi sostenuti da eleganti colonne joniche, la quarta su una parte logicamente massiccia, che regge il peso della torre.

IL PALAZZO PUBBLICO.

Vincenzo Vannucci, contadino pientino, nelle « Cose notabili di Pienza » racconta che l'orologio della torre fu portato via dal signor Chiappino Vitelli « al tempo delle guerre fra i Sanesi, Re Henrico di Francia e Carlo V imperatore e Filippo suo Figlio » e che nel 1568 passando per Roma Cosimo De' Medici, i pientini rimasero molto mortificati di non poter dire al Duca, che ne domandava, che ore erano, e in fretta e furia comprarono per 20 scudi un orologio guasto che era stato tolto ai monaci di Pontigna-

no, e lo fecero accomodare a spese di alcuni cittadini. Con un vecchio pezzo d'artiglieria improvvisarono la capra, comprarono una campana e quando Cosimo tornò da Roma, creato Granduca dal Papa, l'orologio battè solennemente le ore; e si credè che suonasse le ore giuste, mentre non le aveva mai suonate, tanto che ne venne il motto: « più bugiardo dell'oriuolo di Pienza ».

Nel restauro fatto nel 1900 fu liberato dalla calce un affresco quattrocentesco di scuola senese, nell'interno della sala, ove sono ritratti i protettori di Pienza: S. Vito, S. Modesto, S. Matteo, S. Sano con la Vergine e il Bambino.

Il 19 ottobre 1905, in occasione delle solenni feste celebrate pel quinto centenario della nascita di Pio II, fu collocato sulla parete principale del portico un ricordo marmoreo coll'effigie in bronzo del pontefice umanista. Nello stesso portico ha il suo posto anche un'artistica targa di bronzo e travertino a ricordo dei gloriosi caduti in guerra. Così accanto agli stemmi ed ai nomi dei tempi di servaggio vediamo incisi i nomi degli umili che si sono generosamente immolati per la grandezza d'Italia.

Tra le chiese primeggia la Cattedrale con la facciata severa e solenne, incrostata di bianco travertino scolpito, coronata da un largo fastigio che termina in un duplice ordine di colonne e di archi classici e che accenna allo stile ogivale associato con le concezioni del più bel Rinascimento.

Nella cattedrale si ammirano il coro con stalli gotici, tre pregevoli pale d'altare: una di Matteo di Giovanni; l'altra di Sano di Pietro, senesi; la terza, la più interessante, di Lorenzo di Pietro, detto il Vecchietta. Questa rappresenta la Vergine assunta in cielo circondata da serafini che cantano e suonano e da santi.

Il Palazzo vescovile, di faccia a quello dei Piccolomini, ha un prospetto vago e severo, con finestre e porta rettangolari, cornici di ricorso, con modini sporgenti dal paramento a bozze piane, e, nell'angolo, lo stemma in travertino di Alessandro VI Borgia, che fece costruire l'episcopio nel sec. XV.

A sinistra del Duomo è la Canonica ridotta a Museo fin dal 1901, ove si conservano pregevolissimi capolavori ed oggetti d'arte. Sono specialmente da notarsi otto arazzi fiamminghi del sec. XV e tre tedeschi del sec. XIV, tavole di scuola senese del cinquecento di Bartolo di Fredi, del Sassetta, Matteo di Giovanni, Giovanni di Paolo e Sano di Pietro, corali in pergamena; i paramenti sacri, ed una ricchissima croce d'oro, donata da Pio II ed altri tesori. Il capo più importante è il famoso piviale donato da Pio II e che questi aveva ricevuto in dono da Tommaso Paleologo che lo trafugò fuggendo dalla Morea invasa dai Turchi: lavoro di ricamo del secolo XIII, è in tela di lino ricamata a filo d'oro ad imitazione del broccato, con disegno svariatissimo e bizzarro. Lo stolone è tutto seminato di animali di diversissime specie racchiusi in armoniosi meandri; un bordo più piccolo incornicia ventisette quadri, nei quali sono in complesso 150 figure dai sembianti espressivi, dai colori così maestrevolmente distribuiti e armonizzati da produrre la più grata meraviglia.

***

Se le costruzioni di Pio II dànno a Pienza la sua fisionomia caratteristica e il suo reale interesse architettonico, non devono farci dimenticare le altre parti della città, anteriori al papa o da lui indipendenti. Accenneremo soltanto la chiesa di S. Francesco e la Pieve di S. Vito e Modesto.

La chiesa di S. Francesco in Pienza — dice il Müntz — ci dimostra quale forza si assicuri un artista attenendosi ad uno stile stabilito: nulla di più semplice, nulla di meno pretensioso di quest'edificio; eppure nella sua povertà c'è un'armonia, una distinzione che l'architetto non avrebbe certo raggiunto, se non si fosse appoggiato sulla grande tradizione dello stile gotico.

La tribuna è adorna di affreschi che rammentano la maniera dei Gaddi; coperti di scialbo nel 600, furono riscoperti e restaurati nel 1892.

L'antica pieve di Corsignano, perchè Pienza prima di Pio II era così chiamata, è una massiccia e severa costruzione di pietra a filaretto, coll'interno a tre navate divise da solidi pilastri sui quali si svolgono archi di pieno sesto. Di questa chiesa si hanno memorie in documenti che datano dall'XI secolo: in essa fu battezzato Enea Silvio.

***

Allontanandoci dal Corso Vittorio Emanuele ove alcune case private — come quella del Cardinal Gonzaga, oggi Simonelli, ove s'ammira un soffitto di legno originalissimo — meritano la nostra attenzione: qua e là per le pittoresche stradelle si veggono stemmi prelatizî, frammenti di bellissimi graffiti, avanzi di cornicioni e di palazzetti ridotti a casolari, e dovunque cadono sott'occhio i ricordi parlanti di tempi in cui Pienza, sede della corte pontificia aveva i caratteri e l'aspetto di una piccola capitale.

Chi, profittando della comodità e dei vantaggi offerti oggi dai facili mezzi di comunicazione, senta desiderio di visitare questa parte dilettosa della provincia senese, troverà un dolce conforto intellettuale ed un suggestivo godimento estetico, studiando e ammirando i caratteristici ricordi, i monumenti, le glorie artistiche di una cittadina non più ignorata, come pochi anni addietro, ma risorta, tra le glorie della sua storia e i fascini dell'arte sua.

Can. G. B. MANNUCCI.

NAZIONALISMO ERITREO E BOTTONI ITALIANI

UN BENI-AMER.

Si è parlato in parecchie occasioni dell'unione di Cassala all'Italia, cioè all'italiana Colonia Eritrea; si tratta di quella tal Cassala ceduta dopo Adua dal Ministero Di Rudinì all'Inghilterra per... diminuire il numero dei territori da difendere. Curiosa cessione, che suscitò proteste vivissime ai suoi tempi, e che parve a qualcuno in tutto corrispondente alla speculazione di quel tal brav'uomo, che, per tema di essere derubato dai ladri delle proprie sostanze, le regalò agli amici.

Dunque, vi sono degli italiani che hanno a cuore la questione di Cassala, che ne fanno anzi una questione di vitale importanza per lo sviluppo della Colonia stessa. Non solamente, ma essi affermano esservi un irredentismo cassaliano, giacchè geograficamente la borgata appartiene all'Eritrea ed etnograficamente è la sede temporanea e la sorgente di vita dei *Beni-Amer*, popolazione vivente per la maggior parte dell'anno nella nostra colonia e che emigra al tempo del raccolto verso Cassala per rifornirsi di *dura*, non trovandone a sufficienza nell'alto Gasc e Barca.

I Beni-Amer mal volontieri si assoggettano ai balzelli ed alle angherie di un confine posto dagli europei a metà del loro territorio, fra il granaio e l'abitazione.

In realtà oltre queste ragioni (geografiche, economiche, etnografiche), Cassala ha per noi grande importanza perchè è il territorio più ricco di *palme dum* che si conosca; e la palma *dum* costituisce, nei prodotti che da essa si ricavano, una specialità italiana, una « scoperta economica » italiana, che ci ha dato un primato industriale di considerevole importanza ed ha aumentato le voci del nostro movimento di esportazione commerciale.

Il *dum* (*Hyphaene Thebaica*) è una bella palma, alta dagli 8 ai 20 metri, che cresce in folti boschi nella parte interna della nostra Colonia Eritrea, ad occidente degli altipiani (dove giace Asmara) lungo le valli delle due grandi *uadi*, il Barca ed il Gasc. Il primo dei due fiumi è, per quasi tutto il percorso, eritreo: nasce dai monti di Asmara, lambe l'orlo occidentale degli altipiani e sfocia nel Mar Rosso presso Tocar, divenendo anglo-egiziano poco a monte della foce. Il Gasc, che un tempo fu eritreo per tutto il percorso, corre più ad occidente del Barca con direzione sud-nord e, dopo Cassala, si perde nel deserto del Sudan, rendendo i terreni attraversati, in alcuni periodi dell'anno, acquitrinosi. La palma *dum* cresce anche, in formazioni meno dense, in Dancalia ed in tutto il Sudan anglo-egiziano.

Il frutto *dum* ha la forma caratteristica di una piccola noce di cocco ed è portato in grappoli verso la sommità della pianta. Nell'interno di un'abbondante polpa sta il nocciolo, formato da una sostanza bianca durissima, chiamata comunemente « avorio ve-

MAGAZZINI DI DUM E DI COTONE AD AGORDAT.

getale ». È tale sostanza che particolarmente viene sfruttata, il rimanente essendo utilizzato unicamente come combustibile.

In seguito all'enorme aumento della materia prima, i nostri industriali di bottoni si decisero a tentare l'utilizzazione del *dum* eritreo per la confezione di quel prodotto. Veniva normalmente lavorata una materia prima proveniente dall'America Centrale (*corozol, guajaquil*), soggetta ad ingenti spese di raccolto e trasporto ed a noli e balzelli sempre crescenti. Il *dum* eritreo non era stato utilizzato su larga scala perchè risultava contenere una materia grassa, che ostacolava assai il processo di colorazione; inoltre il nocciolo aveva una cavità interna, che ne rendeva meno facile la lavorazione. Ma, dopo pazienti studi ed esperienze, si giunse ad eliminare tali difficoltà e si ottennero dal frutto eritreo bottoni di qualità identica a quella del frutto americano, ben inteso con notevole risparmio nel prezzo di costo e maggiori agevolazioni e regolarità nell'afflusso in Italia della materia prima.

Il Governo nostro dichiarò proprietà demaniali tutti i palmeti di *dum* e nel 1907 iniziò le prime « concessioni » ad arditi nostri appaltatori, che, con l'aiuto degli industriali di bottoni, poterono rapidamente organizzare la raccolta ed il trasporto dei preziosi frutti dall'interno dell'Eritrea al porto di Massaua, sì che nel 1918 se ne esportarono dalla Colonia in Italia circa 80.000 quintali. Tale esportazione andrà certamente aumentando, tanto più che durante la guerra la nostra industria bottoniera rifornì parecchie delle nazioni a noi alleate ed il bottone fabbricato in Italia è assai ricercato sui mercati europei e potrà vincere qualsiasi concorrenza nell'Asia Minore, non appena ci saremo procurati adeguati sbocchi commerciali in quelle terre.

La lavorazione del *dum* non è possibile sul posto perchè richiede maestranza esperta, che non può essere data dagli indigeni. Con tale personale ci si deve limitare alla raccolta dei frutti, al trasporto di essi dall'interno dell'Eritrea a date località all'uopo prefissate, trasporto che viene fatto a dorso di cammello. In tali località i frutti vengono, con lavoro d'accetta, sgusciati; i noccioli sono inviati con altre carovane a Cheren o ad Agordat, dove vengono sottoposti ad una prima dirozzatura, allo scopo di diminuire il volume delle scorie, sì che le notevoli spese di trasporto non siano ripartite su un tonnellaggio in parte inutilizzato.

La maestranza indigena, dopo un non breve tirocinio, si è resa esperta nelle operazioni di sgusciatura, che, nei primi tempi, cau-

CERNITA DEL DUM FATTA DA INDIGENI A BAZA.

ASSESTAMENTO DI UNA CAROVANA DI DUM IN PARTENZA DA AGORDAT.

sarono numerosissime ferite e mutilazioni, per la poca destrezza da parte degli indigeni nel maneggiare l'accetta e gli altri utensili necessarii alla lavorazione del *dum*.

Il prezzo del frutto, a Genova, ha oscillato durante la guerra dalle 45 alle 150 lire il quintale; se si pensa che le spese di raccolta e prima lavorazione non erano superiori alle 7 lire il quintale, si deve concludere che un miglioramento dei mezzi di trasporto e delle reti di comunicazioni permetterà un notevole ribasso sul prezzo di una merce tanto utile nella economia domestica dei popoli europei.

Oggi il trasporto avviene con carovane di cammelli dall'interno fino all'Asmara, benchè dall'Asmara a Cheren esista un'ottima camionabile che, se dotata di mezzi di trasporto convenienti, potrà essere commercialmente assai più utile che non la costruenda ferrovia Asmara-Cheren. Da Cheren ad Agordat, dall'Asmara all'interno (verso l'Etiopia) vi sono cammelliere e rotabili fecilmente adattabili per la messa in opera di *decauvilles*. Bisogna però far presto: vi sono dei mercati nuovi da conquistare, delle vecchie clientele da non perdere; vi è soprattutto un'industria eminentemente italiana da favorire, della ricchezza da far valere nel bilancio della Colonia Eritrea, fino ad oggi passivo; vi sono razze a noi fedelissime e che ci hanno resi inestimabili servigi in Libia, anche durante lo svolgimento della guerra mondiale, da proteggere, da sollevare economicamente e moralmente, fornendo loro il modo di lavorare e di procurarsi un onesto guadagno. Vi è infine un campo immenso di attività per tutti coloro che nella guerra hanno temprato mente ed animo al lavoro, ma che dalla guerra ebbero danneggiate le proprie attività industriali o commerciali.

Dobbiamo instaurare un regime coloniale nuovo, a simiglianza di quello da tanti anni seguito dagli inglesi, maestri nell'arte di dar vita alle ricchezze dell'Africa. Le colonie non debbono essere un lusso, indispensabile alle grandi Potenze così come i braccialetti d'oro alla gran dama; dobbiamo farle vivere di vita propria, divezzarle, togliendole nel bilancio dello Stato dal ruolo delle passività, liberandole da ogni piovra burocratica, facendole amministrare da coloro che le hanno rese ricche col proprio lavoro, con il denaro opportunamente impiegato. Così facendo potremmo rapidamente dare all'Italia nuove sorgenti di materie prime, valorizzare prodotti la cui utilità tutti riconoscono, ma che oggi, per deficienza di comunicazioni e per inadatta organizzazione di governo, non sono in alcun modo sfruttabili. L. R.

BOSCHI DI DUM E SICOMORI SUL GASC: OPERAI RACCOGLITORI DI DUM.

Mentre la Rivista va in macchina ritornano dalla gita nella Venezia Giulia i 500 soci che il Touring guidò in quelle regioni. Diremo nel prossimo numero dell'escursione che riuscì una suggestiva visione del più grandioso teatro della nostra guerra, un commovente omaggio alla memoria dei caduti, un saluto alle terre redente, un messaggio di fede a coloro che attendono.

I CELTI IN LUNIGIANA

LA SPEZIA - BACINO DELL'ARSENALE MARITTIMO.

Il turista che si trova alla Spezia non dovrebbe trascurare di visitare il piccolo ma importante Museo di quella città, nel quale, oltre ad interessanti collezioni di carattere regionale (etnografiche, archeologiche, zoologiche), formate con materiali raccolti in tutta la Lunigiana, potrà notare una serie curiosissima di monumenti di eccezionale importanza archeologica e di vivo intresse turistico.

La *Guida del T. C. I.* incita con l'asterisco ad osservare questa raccolta, che del resto colpisce subito il visitatore, non appena la scorga nell'atrio del Museo. È una serie di undici bizzarre immagini, di varie dimensioni, scolpite rozzamente su pietre di arenaria, in grottesche rappresentazioni di figure umane. I dotti conoscono solo 18 esemplari di questi arcaici monumenti, dei quali, oltre i citati, due sono andati dispersi, uno si trova al Museo Civico di Genova, un altro a Pontremoli nel palazzo Bocconi, un altro innanzi alla piccola chiesetta di Campoli, villaggio nel comune di Mulazzo (Val di Magra), e due altri, infine, al Museo archeologico di Firenze. Tutti quanti sono stati trovati in Lunigiana, disseminati nelle valli della Vara, della Magra e dell'Aulella.

Il primo monumento del genere scoperto fu quello che oggi trovasi nel *Museo Civico* di Genova. Lo rinvenne un contadino, nel 1827, a Novà, nel territorio della Pieve di Zignago, scavando nel pianoro di un poggio. Ha la forma di un cippo e porta una iscrizione in caratteri di tipo etrusco che si legge *Mezunemusus*. Studiato diligentemente da archeologi italiani e stranieri, fu giudicato, per lo stato e per le tendenze degli studi d'allora, un cippo terminale etrusco.

Ma questa opinione, dopo nuove recenti scoperte di monumenti simili, ed in seguito a nuovi studi intrapresi da Ubaldo Mazzini direttore del Museo della Spezia, dovette essere completamente cambiata. Il Mazzini potè ritrovare, sparse per la Val di Magra, quattro ignorate pietre scolpite che non dubitò doversi ravvicinare al cippo di Genova, con altre due oggi smarrite, ma delle quali, fortunatamente, era stato preso nota dal senatore Capellini quando erano venute in luce, nel 1886, durante gli scavi dei bacini dell'Arsenale marittimo della Spezia.

MUSEO CIVICO DELLA SPEZIA: STATUA-MENHIR SCOPERTA A MALGRATE (VAL DI MAGRA).

La serie di queste strane statue si arricchì poi di nove esemplari, scoperti in circostanze assai favorevoli per essere studiati. Anche queste furono dissepolte per caso durante l'esecuzione di lavori agricoli. Vennero trovate in località nominata *I Bocciari*, poggio piantato a castagni sulla destra del rio Navola, nel bacino dell'Aulella, affluente della Magra, in prossimità di Pontevecchio di Fivizzano, località provate dai recenti ter-

remoti. Coperte da uno strato di circa un paio di metri di terra, erano in perfetto stato, ritte l'una appresso l'altra, a breve distanza, poste di prospetto, con la faccia rivolta a ponente. Intorno non furono raccolte nè suppellettili nè resti di ossa umane o di ceneri, ma venne notato che in una estensione superiore ai venti metri quadrati di superficie, la terra, per uno spessore variante dai dieci ai venti centimetri, era nerissima e pastosa.

Il Mazzini, ravvicinando i monumenti della Lunigiana ad altre rozze statue trovate in tre dipartimenti del mezzogiorno della Francia, dimostrò l'affinità esistente, e la presenza in esse di un tipo di arte, che si estende ad altri gruppi di sculture anche della Francia settentrionale, quelle delle celebri grotte della Marna, quelle delle valli della Senna e dell'Oise, ecc. Evidenti sono in tutte i caratteri di un comune modello prototipo di schematica e convenzionale rappresentazione della figura umana, modello perpetuato sino all'epoca dei metalli.

Poichè tutti questi gruppi di sculture della Francia appartengono al popolo celtico il Mazzini giudicò celtiche anche le sculture lunigianesi e appartenenti a quel genere di monumenti conosciuti dagli archeologi sotto il nome di statue *menhirs* o *menhirs scolpiti*.

PONTREMOLI (PALAZZO BOCCONI):
STELE SCOPERTA A FILETTO (VAL DI MAGRA).

***

I Celti, come è noto, erano un popolo della grande famiglia ariana che avevano preso stanza tra i Pirenei e il Reno. Sotto la pressione di nuove invasioni di altri popoli settentrionali, alcune tribù iniziarono un movimento di spostamento verso l'Italia. Questo movimento, secondo le opinioni comunemente ammesse dagli storici, risalirebbe al VI secolo a. C.

L'invasione si estese a ondate successive, in vari periodi, dall'alta valle del Po, alla riva sinistra del fiume, e si propagò poscia nell'Emilia orientale, nelle Marche e nell'Umbria. Dall'Umbria alcune tribù di Galli si spinsero nell'Etruria e, dopo la battaglia dell'Allia (391 a. C.), arrivarono vittoriosi fino a Roma.

Questo movimento provocò un perturbamento profondo nell'assetto delle popolazioni italiane. Gli Etruschi che vivevano sulla sinistra del Po, furono o sottomessi o scacciati: l'ulteriore diffusione delle tribù celtiche nell'Emilia, determinò, a ponente, il ritirarsi dei liguri dalla pianura all'Appennino, e, a levante, nella Romagna e nella parte più settentrionale delle Marche, la fuga degli Etruschi e degli Umbri. Le successive incursioni in Toscana e nel Lazio misero in pericolo la stessa Roma minacciando d'infrangerne la potenza ascensionale; pericolo che Roma dovette fronteggiare aspramente per un mezzo secolo circa, dopo la prima sconfitta dell'Allia.

Gli storici, i poeti, i geografi antichi rappresentano costantemente i feroci guerrieri galli grandi di persona, nudi, senza scudo, armati di una chioma piovente dai lati, arricciata e ingrossata, rivolta indietro, talora col mento raso, qualche volta con una piccola barba, armati di una spada appesa al fianco destro, ad un caratteristico cinturone, di due armi da lancio o giavellotti (*gaesa*) e di una specie di ascia (*cateia*). Questo popolo usava inumare, non cremare, come altri popoli italici, i suoi morti.

Gli strani monumenti lunigianesi parvero appunto al Mazzini statue funebri erette sulle tombe dei morti. Le pietre portano infatti tracce di lavoro su tutte le parti e sono squadrate in modo da poter essere infisse diritte in terra.

Tali rozze statue per la loro varietà, per l'evidente intenzione di cambiarne l'espressione, le dimensioni, il sesso dovevano voler rappresentare non divinità come si è supposto, ma monumenti funebri coi quali si era tentato di riprodurre le sembianze dei morti.

Ipotesi questa che verrebbe confermata dalle tracce di scheletri e dalla terra marnosa trovata intorno ad alcune di esse.

Che si tratti poi di monumenti celtici è deducibile da osservazioni altrettanto convincenti. Sebbene trovate in territorio di liguri, queste stele funebri non potevano appartenere ai liguri poichè quelle tribù, abbandonato il primitivo rito della inumazione rannicchiata, nel tempo del quale parliamo avevano adottato il rito della cremazione e le caratteristiche tombe a cassetta. Nè, d'altra parte, le figure rappresentate dalle sculture offrono punti di contatto con i costumi, le armi e l'arte del popolo tuscanico.

Il Mazzini ha giustamente posto in chiaro, con una acuta analisi, che nelle statue maschili è facile notare il tentativo di rozze rappresentazioni del tipo tradizionale del guerriero gallico. Tali statue, infatti, sono tutte nude, portano la spada appesa a destra, non a una bandoliera, ma a un cinturone, impugnano due armi da getto e un'arma in forma di scure e sono prive di scudo. Hanno ingrossamenti laterali alla testa che fanno pensare ad una chioma abbondante. Una sola di queste figure porta una piccola barba.

Queste conclusioni furono, dopo una assai larga discussione, accettate dagli archeologi celtisti di Francia e d'Inghilterra.

MUSEO CIVICO DI GENOVA: CIPPO DI ZIGNAGO (VAL DI VARO).

***

A quale epoca si possono far risalire queste statue?

Il tipo delle spade ci avvicina al tipo di spada celtica designato col nome di pugnale ad antenne di Halstatt (usate tra il 700 e il 500 a. C.) e la lama della *cateia* ha la forma a tallone del tipo italico. Si può dunque riferire i monumenti ad un periodo tra la fine dell'età del bronzo e quella del ferro.

Come dunque, in tale epoca, in piena Liguria, si possono esser trovati dei celti e tutti in una sola parte della regione corrispondente all'attuale Lunigiana?

La spiegazione più verosimile è questa: che dalla valle padana elementi gallici si siano pacificamente insinuati tra gli indi-

MUSEO CIVICO DELLA SPEZIA: STATUA-MENHIR DISSOTTERRATA NELLA SELVA DI FILETTO (VAL DI MAGRA).

geni di queste estreme valli liguri, senza che vi sia mai stata una vera conquista, come nell'Etruria e nell'Umbria, poichè poco allettava il paese povero e aspro, abitato da gente pugnace e indomabile.

La conformazione del territorio facilitava una tale immigrazione. Il bacino della Magra offre nell'Appennino facili varchi, come le Cento Croci, la Cisa, il Cerreto, ecc. Infatti le popolazioni della valle padana hanno sempre esercitato una forte influenza etnica sulla regione lunigianese più vicina all'Appennino. Ma la presenza dei Galli nella valle padana, prima della grande invasione, contrasta con le opinioni prevalenti e risolleva il problema della cronologia delle invasioni celtiche in Italia.

Ulteriori scoperte potrebbero facilitare lo svolgimento di tali studi: e per questa opera di ricerca — nelle campagne e su pei monti — il turismo può essere un prezioso alleato della scienza.

MANFREDO GIULIANI.

Stabilimento Grafico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

SPA

INFORMAZIONI

TURISMO.

* *I nomi di luogo nella Guida delle « Tre Venezie »*. — E' stato pubblicato, a cura del Touring (1), uno studio di L. V. Bertarelli sui criteri adottati pei toponimi nella Redazione della « Guida delle Tre Venezie » di imminente pubblicazione. Lo studio, che fu anche riprodotto in riassunto dalle *Vie d'Italia* (numeri di agosto e settembre) incontrò le più ampie approvazioni di uomini politici e scienziati, che lodarono l'equilibrio ed il senso di onestà che animò l'autore della Guida nella determinazione della linea di condotta da seguirsi per la riproduzione dei nomi di luogo. La questione era complessa: paesi di lingua italiana, tedesca, serbocroata, slovena, ladina, sono nelle descrizioni della Guida. Come comportarsi? Tutti nomi italiani? Chi ne capirebbe qualcosa? Tutti nomi stranieri nelle zone di parlata straniera? E i concetti di italianità dove se ne andrebbero? La bilinguità? Ma dove e in qual misura?

(1) Nota sui criteri adottati pei toponimi nella «Guida delle Tre Venezie». Edizione T. C. I. L. 2.50 franco di porto raccomandato.

Va premesso che nello studio sono affatto fuori causa le regioni italiane nelle quali i nomi italiani furono sopraffatti da toponimi stranieri (come è, ad es., per il Trentino); così pure l'autore ha stabilito una netta distinzione fra i toponimi riferentisi ad elementi geografici importanti (pei quali fin da oggi può essere adottata, a seconda dei casi, o la dizione italiana, o questa accanto a quella straniera) ed i toponimi di elementi geografici minori, che non possono essere mutati, senza gravi inconvenienti d'ogni ordine, fra l'altro nel campo del turismo (mentre vi è chi li vorrebbe tutti mutati « fino all'ultimo casolare » e anche sopprimendo ogni bilinguità).

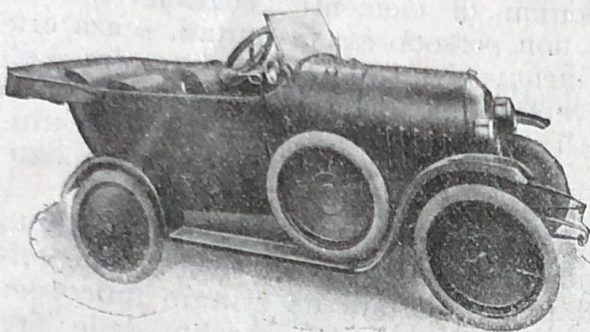
Era necessario — di fronte all'assoluta indifferenza del Governo, che, benchè sollecitato ad adottare un criterio unico per la denominazione delle località delle Tre

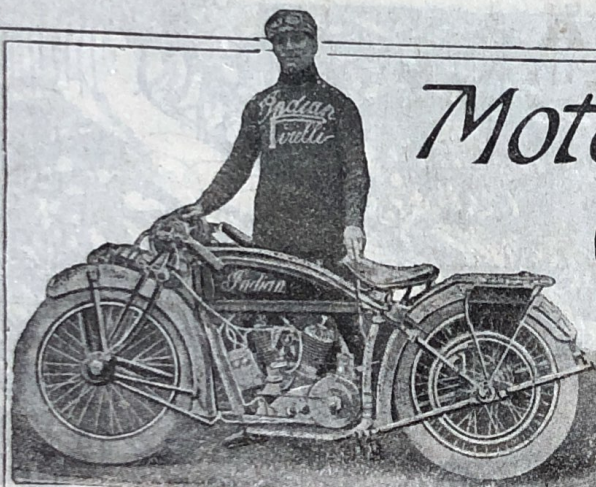
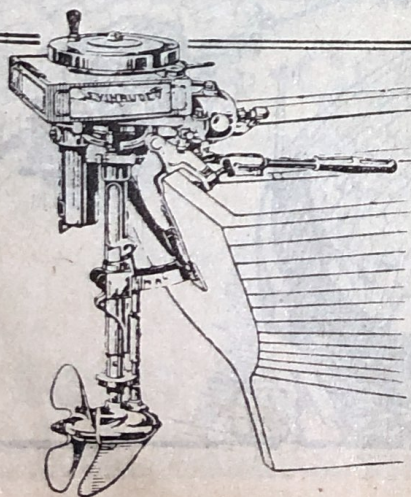
FABBRICA AUTOMOBILI **LANCIA & C.** - TORINO - Via Monginevro, 99

AGENZIE DI VENDITA:

MILANO	— Piazza Castello, 6	— Telefono 41-24
ROMA	— Piazza Venezia	— Telefono 30-00
BOLOGNA	— Via Pietrafitta, 3	— Telefono 20-80
PADOVA	— Via Conciapelli, 6	— Telefono 5-15
TORINO	— Via S. Quintino, 28	— Telefono 41-05
GENOVA	— Via Corsica, 1a	— Telefono 15-89
FIRENZE	— Via Faenza, 101 (Fortezza da Basso)	Tel. 31-99
CAGLIARI	— Via S. Giuseppe, 8	.. ..

SOC. AN. VETTURETTE **"TEMPERINO"**

VIALE STUPINIGI N. 802 - TORINO

SPIDER · TORPEDO
CAMIONCINO 10 HP

LA PIÙ ECONOMICA VETTURETTA ESISTENTE

MOTORI MARINI FUORI BORDO

"EVINRUDE"

per sport, pesca, navigazione da diporto e traffico locale

· SEMPLICE ECONOMICO · ADATTABILE ·

Deposito presso i Rappresentanti Generali per il Regno e le Colonie
(eccetto la Lombardia)

WENNER & SCHLAEPFER - Napoli

Via Medina N. 5

Assortimento completo di tutti i pezzi di ricambio

Venezie, non prese mai alcuna decisione in merito — stabilire una linea di condotta, perchè l'influenza dei 400.000 volumi della Guida non poteva essere considerata indifferente, nei rapporti del consolidarsi di una determinata dizione toponomastica.

I criteri che L. V. Bertarelli adotta dopo una serie di argomentazioni assai evidenti sia nel campo teorico che in quello pratico, sono ispirati alla più assoluta equità. Si tratta di far in modo che sia possibile camminare e vivere nelle regioni descritte dalla Guida. Si devono dunque adottare criteri che non ostacolino al turista italiano l'esercizio del proprio sport, pur non offendendo in alcun modo i suoi sentimenti nazionali.

Rimandando i lettori all'opuscolo precitato o ai numeri ricordati de *Le Vie d'Italia*, diamo in riassunto le conclusioni alle quali giunge il Bertarelli, conclusioni definitive per la Guida, ma che potranno — e speriamo presto — essere esaminate ed elaborate dalla autorità governativa.

1.° in *luoghi di parlata straniera pura*, per i piccoli elementi (cioè la quasi totalità) lasciar stare i nomi stranieri; per i grandi elementi aggiungere al nome straniero quello italiano tra parentesi, nuovamente creato o già noto (salvo eccezioni in senso italiano pei nomi maggiori);

2.° in *luoghi di parlata mista* dare la prevalenza ai soli nomi italiani tanto per i piccoli che per i grandi elementi, in quanto esista per gli uni e gli altri un nome italiano;

3.° in tutti i casi tener conto di quanto di speciale può suggerire giustificate modifiche alla regola generale.

* *Il Parco Nazionale al Gran Paradiso.* — R. Sacchetti nel numero di Agosto de *Le Vie d'Italia* illustra la proposta, ormai in corso di attuazione, della istituzione di un Parco Nazionale in quel superbo terreno circondante il Gran Paradiso, già di proprietà della Corona ed ora da questa regalato allo Stato. La regione è nota perchè la fauna e la flora di essa presentano un interesse grandissimo. La specie di stambecco (*capra ibex*) che popola il Gran Paradiso è oggi rarissima; l'astragalo, l'alesso, la potentilla ed altri fiori, pure rarissimi crescono sulle pendici del Gran Paradiso. Torme di camosci, di antilopi, di ermellini, lontre, martore, aquile ecc. popolano la regione, che racchiude in sè boschi, ghiacciai, vette di incomparabile bellezza ed importanza. La creazione del

Parco Nazionale mira appunto a salvare dalla rovina una fauna ed una flora così importante ed a garantire l'incolumità del paesaggio. Le pratiche per la costituzione del Parco Nazionale sono ora affidate all'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, che le sta conducendo in porto con viva sollecitudine.

✱ *Consolazioni: La dittatura nel paese della libertà.* — In Isvizzera non si circola più con l'automobile! Questa grave constatazione è fatta dalla Rivista del confratello *Touring Club* di Svizzera.

Quasi tutti i Cantoni della Svizzera hanno deliberato di impedire la circolazione delle automobili nelle domeniche e giorni festivi (quali?) dalle 12 alle 18 o alle 19 (a seconda dei diversi Cantoni). Il provvedimento, per ora, è riserbato ai mesi della primavera e dell'estate. Alcuni Cantoni però hanno già decretato di estendere il divieto a tutte le epoche dell'anno. Altri hanno escluso dal divieto alcuni tronchi stradali, altri infine (come il Cantone Grigioni) mantengono il proprio divieto assoluto alla circolazione di qualsiasi autoveicolo in qualsiasi stagione dell'anno. Che Babele!

Il *Touring* svizzero teme, giustamente, le gravi ripercussioni di tali provvedimenti sul movimento dei forestieri. Noi non possiamo che rammaricarci, anche nell'interesse dei nostri turisti-automobilisti, che si vedono chiusa ogni possibilità di circolare liberamente nella Repubblica Elvetica; ma possiamo anche consolarci al pensiero che nel paese classico della libertà si sta ancor peggio che non in casa nostra. Particolare interessante: il Canton Ticino tiene duro e non ostacola in alcun modo la circolazione delle automobili. E... Mercurio gliene renderà merito!

✱ *La riapertura d'un grandioso albergo.* — Merano riapre il *Grand-Hôtel e Meraner Hof*, uno dei più grandiosi e più belli alberghi d'Italia. La notizia sarà accolta con piacere, poichè se un soggiorno a Merano durante la stagione (ottobre-aprile) rappresenta ciò che di più delizioso possa imaginarsi, anche una semplice fuggevole visita al Meraner Hof può costituire una attrattiva di primo ordine. Gli sforzi della direzione, che si è assicurata un vasto personale italiano, debbono essere apprezzati ed aiutati dai connazionali.

✱ *Il Lago Maggiore è... svizzero.* — La Rivista del *Touring Club* del Belgio, pubblicazione veramente interessante ed assai

ben fatta, contiene nel numero del 1° agosto uno svarione che, appunto per il carattere della Rivista, non possiamo tralasciare di rilevare. In un articolo intitolato « Attraverso i laghi Svizzeri » è detto: « Dal punto di vista del numero e della varietà dei laghi è incontestabile che l'Italia, più ricca di memorie storiche che di curiosità naturali del suolo, non può gareggiare con la Svizzera, sul cui territorio si trovano quelle distese liquide dall' aspetto ridente, attraente, che non possono non suscitare ammirazione ». Procedendo nella descrizione di queste meraviglie *svizzere*, che l'Italia deve invidiare, l'articolista enumera il Lago di Ginevra, quello dei Quattro Cantoni e... il Lago Maggiore! Inutile ogni commento: ci aspettiamo fra poco di veder classificato il Garda fra i laghi tirolesi, o dichiarare il golfo di Venezia una delle meraviglie della Iugoslavia.

Per la storia: dei 74 km. che misura in lunghezza il Lago Maggiore, solo 14 appartengono al Canton Ticino: meno di un quinto!

✱ *Turisti, salvate gli uccelli utili!* — La guerra sembra avere rilassato i vincoli, per altro già poco stretti, che la società impone ai cacciatori di uccelli, nell'intento di impedirne la distruzione e di favorire l'agricoltura, potentemente aiutata dagli uccelli insettivori. Non si tratta, per rimediare all'inconveniente, di creare nuove leggi e disposizioni (ve ne sono già troppe!), ma di ripristinare nel pubblico dei cacciatori e degli agricoltori e, sopratutto, dei gendarmi la persuasione che quel cacciatore che si vanta di avere in una mattinata ucciso cinquanta uccelli insettivori è tanto esiziale alla società quanto un ladro o un incendiario. Sono ben persuasi di ciò gli abitanti della Nuova Zelanda i quali, essendo stati deliziati, con l'importazione delle sementi dall'Europa, di tutti gli insetti che danneggiano i nostri campi, sono ingiunti a pagare 25 franchi ogni uccello insettivoro importato nel Paese.

Sorsero in parecchi Stati leghe ed associazioni per la protezione degli uccelli; in Inghilterra si crearono guardiani adibiti a tale scopo, con ottimi risultati, ed in Ungheria furono creati migliaia di nidi artificiali per favorire la vita degli uccelli. Altrove si provvede anche ad assicurare il nutrimento ai volatili; la Scandinavia sembra essere il paradiso degli uccelli utili poichè essi vi sono rispettati spontaneamente dagli abitanti. Sintomo di grande civiltà di quella popolazione!

Quale interesse rappresenti per l'industria turistica l'esistenza di una ricca fauna di volatili che accresce la bellezza del paese è inutile dire. I turisti dovranno pertanto cooperare alla lotta per la conservazione degli uccelli. Andrea Godard, ne *La Nature*, propone alcuni provvedimenti che ci sembrano assai opportuni e pratici per raggiungere tale scopo. Una forte tassa dovrebbe essere imposta non sui permessi di caccia (poichè così facendo si inciterebbe il bracconaggio) ma sulla polvere e sul piombo di piccolo calibro. Proibita dovrebbe essere la fabbricazione e la vendita degli strumenti destinati alla caccia degli uccelletti, come pure la vendita all'ingrosso degli ingredienti per la cattura e l'uccisione degli uccelli (vischio, noce vomica ecc.). Ma grande valore dovrebbe avere anche la propaganda ornitologica, che, fatta nelle campagne sotto specie di conferenze o con la diffusione di opuscoli, iniziata già fin dalle scuole dovrebbe produrre benefici effetti nei riguardi della protezione dei volatili utili.

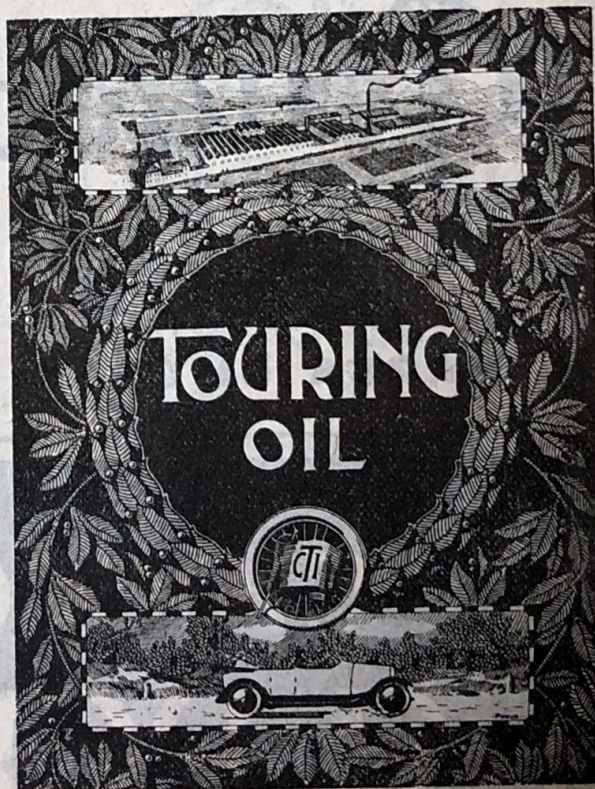
TRASPORTI.

* *Contro i pericoli della neve lungo le ferrovie.* — Un grave pericolo per le ferrovie che attraversano zone montagnose è costituito dalla caduta delle valanghe; non meno dannoso l'accumularsi della neve, sospinta dal vento, lungo i binari, che può raggiungere altezze tali da ostacolare seriamente il traffico. Per porre riparo alle valanghe occorre arrestarle prima che arrivino sulle linee elevando muri, palizzate, ecc. ed aumentando il coefficiente di attrito della neve sul suolo, piantandovi numerosi picchetti. Al riparo di questi lavori si fanno piantagioni; quando i pendii sono ben rimboschiti non si hanno più cadute di neve. Quando tali lavori non possono essere costruiti, bisogna predisporre per le valanghe un passaggio sulla ferrovia, coprendola con un rivestimento in muratura od in legname o in cemento armato. Un esempio recente di opere del genere si è avuto con la protezione della linea elettrica del Loetschberg, realizzata mediante 3 gallerie in muratura e legname lunghe 50 metri ognuna e con piccoli muri para-valanghe sul fianco della montagna sovrastante la linea, rinforzati con masse di pietrame o disposti in arco di cerchio con la convessità verso l'alto: inoltre si sono piantati 20 ettari di conifere.

Contro le cadute uniformi che ingombrano la linea con uno strato di notevole grossezza, bisogna, per proteggerla, rico-

prirla interamente; però il mezzo più economico per impedire l'accumularsi della neve consiste nel fermarla innanzi alla trincea ferroviaria mediante schermi impiantati dal lato donde ha origine il vento, schermi che preferibilmente sono costituiti da piantagioni su larghezza da 20 a 100 metri. Talvolta si è ricorso alle gallerie coperte su alcuni punti particolarmente esposti all'accumularsi della neve; ma esse hanno un costo elevato e trasformano le trincee in sotterranei.

Tutti questi mezzi non eliminano i lavori per sgombrare le linee dalla neve caduta; ciò che si ottiene sia fondendola mediante sale denaturato, sia allontanandola con la pala e con lo spazzaneve, che consiste ordinariamente in un cuneo posto innanzi alla locomotiva e che, per forti altezze deve essere preferibilmente rotativo. Quest'ultimo apparecchio è una grande ruota girevole intorno ad un asse parallelo al binario e munita di coltelli: la neve è tagliata e spinta a grande altezza ed a grande distanza. Lo spazzaneve rotativo posto in servizio nel 1909 dalla Compagnia d'Orléans era munito di turbina mossa dal vapore e veniva spinto da una o due locomotive ordinarie. Posto in circolazione la prima volta sulla linea da Bort a Neussargues, il 9 gennaio 1909, sgomberò in 20 minuti una trincea lunga 1.400 metri in cui la neve si era accumulata raggiungendo 2 metri d'altezza. Nel 1911 si è costruito in Germania uno spazzaneve rotativo pure a turbina ma automotore, il quale sgombera normalmente un binario coperto di 2 metri di neve alla velocità di 13 km. all'ora; la neve è proiettata a 17 metri di altezza e ad una distanza di 90 metri.

✱ *La Storia delle rotaie ferroviarie in Francia.* — Le prime rotaie che siansi usate pare rimontino (secondo il *Journal des Transports*) al secolo XVIII. Infatti in una lettera di Daubeton a Buffon, nella quale sono descritte le miniere di Monte Cenisio è detto che «le strade sono tracciate da pezzi di legno ai quali sono adattate strisce di ghisa sulle quali scorrono le ruote dei carrelli e queste ruote sono condotte in modo che il carrello non può sviare ed è obbligato a seguire la via che è tracciata.» Non è però che verso il principio del XIX secolo che si pensò di servirsi di rotaie interamente metalliche. Nel 1814, il sig. Desroches, professore nella scuola mineraria di Saint-Etienne, indirizzò a Napoleone una «Memoria sulla possibilità di abbreviare le distanze nell'Impero mediante sette grandi

vie ferrate ». Sotto la restaurazione, nel 1828, fu aperta all'esercizio la prima ferrovia: da Saint-Etienne a Andrézieux: le rotaie erano di ghisa in forma di solidi di uguale resistenza, lunghe m. 1,20, pesanti Kg. 20,5 per metro corrente; si appoggiavano su pezzi anche essi di ghisa fissati mediante caviglie di legno su dadi di pietra di m. 0,40 di lato. Dal 1830 le guide di ghisa furono sostituite da rotaie di ferro sul primo tronco della linea da Saint-Etienne a Lione.

La lunghezza delle rotaie, che era di m. 6 verso il 1860, fu portata successivamente a m. 8, 10, 12, 18 e anche 24, ciò che ha permesso di ridurre il numero dei giunti che costituirono sempre i punti delicati del binario. Ma soltanto l'impiego dell'acciaio permise di sorpassare la lunghezza di m. 8; il ferro è infatti difficile a saldarsi in sbarre di lunghezza maggiore. Le prime esperienze su rotaie in acciaio ebbero luogo dal 1865 al 1870, e mostrarono la superiorità netta delle rotaie di acciaio sotto tutti i rapporti e sopratutto dal punto di vista della durata. Oggi le rotaie di ferro non sono più usate. Le guide di acciaio ebbero a resistere a sforzi sempre maggiori su certe linee a misura che il traffico aumentava. I profili delle rotaie furono rinforzati, il loro peso massimo raggiungeva in Francia, prima della guerra, Kg. 48 per metro corrente sulla grande arteria Parigi-Lione-Marsiglia.

VARIETÀ.

✱ *La « fondazione 3 novembre ».* — Il Comando della 1ª Armata, l'invitta difenditrice degli altipiani, all'atto del proprio discioglimento ha costituita, dedicandovi le economie ricavate dagli Spacci cooperativi, che tanti vantaggi arrecarono ai soldati, una fondazione che ha per scopo di venire in aiuto a coloro che hanno appartenuto all'Armata ed alle loro famiglie, specie a quelle in condizioni più disagiate. L'iniziativa sanamente patriottica e certamente feconda di bene ha riscosso viva simpatia da parte di tutti gli ex-appartenenti all'Armata e del Paese in genere.

Il capitale della benefica fondazione è salito ad oltre due milioni. Allo scopo di accrescerlo sempre più è stata coniata e posta in vendita a beneficio della fondazione una medaglia ricordo, opera pregevolissima di Leonardo Bistolfi. Coloro che desiderassero acquistarla inviino L. 3.50 alla « Fondazione 3 novembre » - Firenze.

✱ *Le trattrici per la difesa dei boschi.* — La stagione estiva, che arreca con sè quasi ovunque la siccità, ha provocato anche quest'anno parecchi incendi di boschi, aumentando così la già impressionante di-

struzione delle nostre piante. Per limitare i danni derivanti dagli incendi è noto che viene adottata la misura di suddividere, mediante larghe striscie di terreno incolto, in vari lotti le foreste, aerandole e impedendo il propagarsi del fuoco ad estese zone. Queste striscie debbono però essere completamente brulle, poichè è noto come anche la sola erba secca costituisca un potente propagatore d'incendi. Ed anche nello stesso interno del bosco si deve provvedere a togliere tutte quelle vegetazioni (arbusti, erbe, ecc.) che sogliono crescervi con grave danno degli alberi d'alto fusto. Ma l'enorme costo della mano d'opera ha reso presso che proibitiva l'opera di ripulitura delle striscie parafuoco e del suolo dei boschi stessi, annullando così ogni potere difensivo del fuoco. Si è pensato di sostituire la mano d'opera umana con delle trattrici ed in Francia gli esperimenti eseguiti con lo *chassis* del noto carro l'assalto Renault diedero ottimi risultati. Esso non solo abbatte e schiaccia delle vere muraglie di vegetazione, ma può trascinare parecchi erpici, aratri, rastrelli, ecc. e può essere utilizzato per lo sradicamento di alberi perfino della circonferenza di 90 centimetri.

✱ *L'utilizzazione delle fibre tessili del gelso.* — E' un problema che da tempo appassiona gli scienziati: se il filugello divorando le foglie del gelso è in grado di produrre della seta, perchè non sarebbe possibile estrarre la sostanza tessile dall'albero direttamente? La «seta vegetale», come suolesi chiamare tale prodotto, è stata fino ad oggi poco più che un mito: i due processi necessari per rendere tessili le fibre dei rami del gelso, la sgommatura e l'isolamento delle fibre, hanno in certo senso, azione opposta: i caustici cioè che tolgono la gomma finiscono per togliere anche la coesione delle fibre, mentre al contrario se si arresta il processo di sgommatura prima che la coesione delle fibre vada perduta, si può facilmente ottenere un prodotto duro, refrattario alla filatura. Pare però ora che due scienziati francesi abbiano trovato una soluzione del problema. Essi hanno escogitato un metodo che consiste nelle operazioni di: scortecciatura — ammorbidimento della corteccia — sgommatura in bagno caldo di carbonato di sodio — lavatura in acqua fredda contenente in sospensione una polvere neutra, quale, per esempio, il talco. Si è constatato che le fibre si separano allora facilmente e che dopo essiccamento e

battitura si ottiene una sostanza che si fila benissimo, a condizione di essere garnettata prima della cardatura. Secondo gli inventori, la decorticatrice da loro ideata permette di lavorare un ramo lungo 2 m. in 1 secondo; essa è di piccole dimensioni (larga 30 cm., lunga 60, alta 50) e può trattare circa 2 tonn. di rami in 10 ore, richiedendo appena 2 HP. L'apparecchio è semplicissimo e consiste essenzialmente in: un paio di cilindri trasportatori; un paio di pinzette separatrici; una doppia aletta mobile porta lame decorticatrici; un paio di cilindri estrattori.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell'Elenco dei Soci del Touring dal 15 luglio al 31 luglio 1920

Soci fondatori della Sede. (1)

1880. FONTANA Cav. LUIGI, Roma; 1881. GARBARINO EUGENIO, Rucanelo; 1882. LANSEL ANTONIO, Livorno; 1883. SCARAMELLA DIONISIO, S. Paolo; 1884. SOCIETA' ITALIANA FERROTAIE, Torino; 1885. TALOCCHI Rag. MARIO, S. Paolo; 1886. TAMAGNONE FERDINANDO, Rucanelo; 1887. TOMMASI PIETRO, S. Paolo.

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci vitalizi. (1)

Alejandro 1; Alfedena 1; Asti 1; Bardera 1; Belgrano 1; Berna 1; Biella 3; Blaquier 1; Bologna 2; Buenos Aires 4; Catania 1; Chiavari 1; Cison di Valmarino 1; Coggiola 2; Como 1; Cordoba 1; Feltre 1; Ferrandina 1; Firenze 1; Foggia 1; Genova 3; Godoy Cruz 1; Grado 1; Havana 1; Homs 1; Ica 1; Lavagna

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 150,20 se residenti nel Regno; L. 175,20, se residenti all'estero.

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 150,20 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 175,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

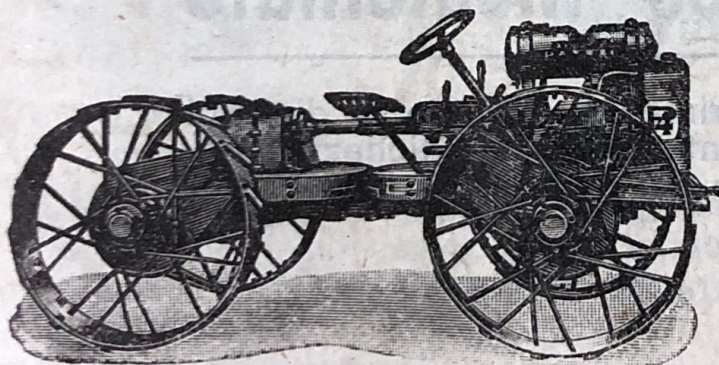
1; Lugano 1; Macau 1; Maslianico 1; Mendoza 1; Milano 5; Moldes 1; Monza 1; Napoli 1; Palermo 1; Pergamino 1; Piacenza 1; Pocos de Caldas 1; Porto Alegre 2; Racconigi 2; Randazzo 1; Rapallo 1; Rio de Janeiro 1; Riva di Trento 1; Roma 4; Romano di Lombardia 1; Salonicco 1; S. Fernando 1; S. Francisco de Macoris 1; S. Paolo 4; Santa Fè 5; Siracusa 1; Spilimbergo 1; Tolone 1; Torino 7; Trieste 1; Valenza 1; Venezia 1; Villa Maria 12; Villenueva y Geltrù 1; Volosca 1.

Soci quinquennali.

Alicia 1; Bellinzona 1; Bessimo 1; Buenos Aires 1; Castelfiorentino 1; Devoto 1; Genova 1; Milano 2; Morbegno 1; Olten 1; Prizzi 1; Roma 1; Schio 1; Tarvis 1; Trani 1; Udine 2; Vicenza 1.

♣ ♣

Soci annuali.

ALESSANDRIA; Calosso 1; Fontanile 1; Grana Monferrato 1; Pecetto 1; Portacomaro 1; Salbrito 1; Sezzadio 2; Tortona 3; Villalvernia 1.
ANCONA 1; Serra S. Quirico 1;
AQUILA 1; Sulmona 1.
AREZZO; Castiglion Fiorentino 1; Montevarchi 1; Sansepolcro 3.
ASCOLI PICENO 3.
AVELLINO; Fontanarosa 1.
BARI; Barletta 2; Trani 1.
BELLUNO; Falcade 1; Feltre 1; Pedavena 3; Ponte nelle Alpi 1; Sospirolo 1; Voltago 1
BENEVENTO 2.
BERGAMO; Pontida 2; Scanzo S. Giovanni 1; Villa d'Almè 1.
BOLOGNA 5; Casalecchio Reno 1; Imola 1; Persiceto 1.
BRESCIA 8; Edolo 1; Montichiari 1; Promo 1; Vestone 2.
CAGLIARI 2; Cuglieri 1; Mandas 1; Tramatza 1.
CALTANISSETTA; Piazza Armerina 1.
CAMPOBASSO; S. Giuliano di Puglia 2.
CASERTA; Formia 2; Maranola 1; Marcianise 2; S. Giovanni Incarico 1.
CATANIA 2; Giarre 3; Riposto 1.
CATANZARO; Mesuraca 2;
CHIETI; Quadri 1; Vasto 1.
COMO 2; Albese 1; Bellagio 1; Brezzo di Bedero 1; Caravate 1; Dongo 1; Induno Olona 1; Lecco 2; Morazzone 3; Olgiate Comasco 1; Rongio 1; Saltrio 1; S. Mamette 1; Varese 1.
COSENZA; Castrovillari 1.
CUNEO 2; Bra 1; Ceva 2; Paesana 3; S. Dalmazzo di Tenda 4; Sommariva Bosco 1.
FERRARA 3.
FIRENZE 5; Castel Fiorentino 1; Marradi 4;
FOGGIA; Cerignola 2; Ischitella Gargano 1; Lucera 1; Manfredonia 1.
FORLÌ; Cesena 1.
GENOVA 15; Certosa 1; Corniglano Ligure 1; Pra 1; Quinto al Mare 1; S. Giovanni Battista 1; Sarzana 2; Savona 1; Vezzano Ligure 1; Voltri 6.
GIRGENTI 1;
LECCE; Alessano 2; Castellaneta 1; Maglie 2; Oria 7; Taranto 2.
LIVORNO 1; Innamorata 1.
LUCCA 2; Altopascio 1; Gragnano 1; Uzzano Chiesina 1; Viareggio 1.
MACERATA; Montefano 1.
MANTOVA; Canneto sull'Oglio 1, Gonzaga 1; Moglia 1; S. Giorgio 1.
MESSINA 1; Misserio 1; Novara Sicula 1; Taormina 1.
MILANO 64; Affori 3; Brugherio 1; Busto Arsizio 3; Concorezzo 1; Greco 2; Lambrate 1; Lissone 1; Lodi 1; Melegnano 1; Monza 3; Novate Milanese 1; Orio Litta 1; Pogliano 1; Rho 3; Segrate 1; Sesto S. Giovanni 1; Solbiate Primo 1; Trezzo d'Adda 1; Vedano Lambro 1; Villa S. Fiorano 1.
MODENA 13.
NAPOLI 8; Arzano 1; Castellammare di Stabia 2; Torre Annunziata 1; Valle di Pompei 1.
NOVARA; Agrano 1; Baveno 2; Candoglia 1; Domodossola 2; Fontaneto d'Agogna 2; Omegna 2; Santhià 2; Santuario di Oropa 1; Vercelli 1.
PADOVA 2; Este 1; Montagnana 1; Saletto 1.
PALERMO; Palazzo Adriano 1.
PARMA 3; Busseto 1; Collecchio 1.
PAVIA; Montesegale 1; Mortara 1;

Pieve del Cairo 2; Vigevano 1, Voghera 1.
PERUGIA 2; Alviano 1; Foligno 1, Gubbio 1.
PESARO; Lucrezia 1; Mercatino Marecchia 1; Pietrarubbia 1; Urbania 1.
PIACENZA 3; Bore di Meste 1, Celleri di Carpaneto 1.
PISA 2; Piombino 1.
PORTO MAURIZIO; Bordighera 1, Borghetto S. Nicolò 1; Camporosso 1; Nada 1; Pornassio 2; Torri di Ventimiglia 1; Ventimiglia 3.
POTENZA; Maratea 1; Rionero in Volture 1.
RAVENNA; Bagnacavallo 1; Chiesanuova 1; S. Alberto 1.
REGGIO CALABRIA; Acciarello 1, Grotteria 1.
REGGIO EMILIA 5; Cadelbosco di sotto 1; Correggio 1; Villa Rivalta 1.
ROMA 17; Albano Laziale 1; Arsoli 2; Olevano 1; Ronciglione 1.
ROVIGO; Badia Polesine 1; Bosaro 1.
SALERNO; Rofrano 1.
Sassari; Monti 1; Nuoro 1.
SIENA; Asciano 1; Montepulciano 1; Radicofani 3; S. Gimignano 1; Sinalunga 1.
SIRACUSA 1.
SONDRIO; Chiavenna 8, Pineta di Sortenna 2; Tirano 1.
TERAMO 1; Vicoli 1.
TORINO 55; Aosta 1; Caselle Torinese 1; Chivasso 1; Collegno 5, La Loggia 1; Perosa Argentina 1; Pinerolo 1; S. Antonio di Susa 1, Susa 1; Testona 1, Villafranca Piemonte 1.
TREVISO 2; Cimadolmo 3, Melma 2; Preganziol 1; S. Lucia di Piave 1; Valdobbiadene 1.
UDINE 8; Buia 2; Cervignano 1; Enemonzo 1; Forni di Sopra 1; Gemona 6; Pontebba 6; Reghena 1; S. Giovanni di Casarsa 2; S. Vito al Tagliamento 5; Savogna 1; Tricesimo 2.
VENEZIA 4; Mestre 1; Mira 2.
VERONA; Bardolino 2; Bovolone 1; Casaleone 1; Cerea 1; Garda sul Lago 1.
VICENZA 3; Bassano 1; Schio 4. Tezze di Bassano 1.

LOCALITA' REDENTE 34.
REPUBBLICA S. MARINO 1.

COLONIE ITALIANE

Cirenaica 3; Eritrea 3; Tripolitania 1.

ESTERO

EUROPA: Belgio 1; Francia 5. Inghilterra 8; Svizzera 13; Ungheria 1.
AFRICA: Egitto 1; Tunisia 1.
AMERICA MERIDIONALE: Argentina 1; Brasile 3.
AMERICA SETTENTRIONALE: Stati Uniti 1.

Statistica dei Soci al 31 Luglio 1920

Soci annuali inscritti al 31 Dicembre 1919 . . .	N. 161.558.—	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari, al 31 Dicembre 1920. . . .	» 24.558.—	
	N. 137.000.—	
Nuovi soci pel 1920 inscritti a tutto il 31 Luglio 1920	» 18 967.—	
Totale Soci annuali . . .		N. 155.967.—
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1919	N. 17.366.—	
» » insc. dal 1° Gennaio al 31 Luglio 1920	» 2.499.—	
Totale Soci Vitalizi		» 19.865.—
Totale Soci		N. 175.832.—

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano - Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa
STABILIMENTO GRAFICO REGGIANI - MILANO - VIA DELLA SIGNORA, 15

:IN COSTRUZIONE:
"CESARE BATTISTI"
"NAZARIO SAURO"
"AMMIRAGLIO BETTOLO"
"LEONARDO DA VINCI"
"GIUSEPPE MAZZINI"
"FRANCESCO CRISPI"
CESARE BATTISTI